

VAN **MOTO GUZZI V7** NAAR **LEMANS**





Er zijn slechts twee motorfietsen die zich ondanks hun gietwielen een plaats konden verwerven in de Classic Seventies Superbike Collection. Naast de Ducati Mike Hailwood Replica maakte de schrijver graag een uitzondering voor het allereerste type van de Moto Guzzi LeMans uit 1976. Het oermodel van deze street legal endurance racer rijdt niet alleen fantastisch, de allereerste versie is ook nog eens ontzettend mooi om te zien. Hans Smid kijkt naar de ontstaansgeschiedenis en vertelt hoe zijn rode zware 850 Guzzi twin werd teruggebouwd naar de meest tot de verbeelding sprekende uitvoering.

Een nieuw ontwerp naar een eerder idee
Moto Guzzi verkeerde aan het begin van de jaren '60 in financiële nood. Het was hoog tijd voor een nieuw motortype in de zware inhoudsklasse. De Italiaanse overheid gaf feitelijk het startsein voor het ontwerpen van een nieuwe zware dienstfiets. De nationale fabrikanten Laverda, Benelli, Ducati, Gilera, MV Agusta en Moto Guzzi mochten een poging doen om de overheidsdiensten te voorzien van een motorfiets die de Guzzi Falcone moest opvolgen. Een serieuze order zou ten deel vallen aan de fabrikant, die erin zou slagen om aan de strenge eisen te voldoen, die aan het ontwerp gesteld werden. De voorwaarde om 100.000 kilometer te kunnen rijden zonder revisie, een hoge topsnelheid en eenvoudig onderhoud waren de belangrijkste opgaven van het Ministerie van Binnenlandse Zaken. Met deze opdracht werden ingenieur Carcano en Umberto Todero in mei 1963 belast, bijgestaan door Micucci, Cantoni en Soldavini. In 1966 zou het eindproduct klaar moeten zijn om getest te worden door de Italiaanse overheid. Het voortbestaan van de firma zou afhangen van deze uitkomst. Carcano was in 1936 bij Moto Guzzi gekomen als jongste Italiaanse ingenieur. Umberto Todero die sinds 1939 in dienst was, vormde de rechterhand van Carcano. Het nieuwe motor-

blok zou tweemaal zoveel kracht moeten krijgen als de Falcone, ongeveer 45 pk. Deze waarde zou bereikt kunnen worden met een cilinderinhoud van 703 cc. Voor de opstelling van de cilinders was niemand minder dan Carlo Guzzi verantwoordelijk. Hij adviseerde Carcano deze V-vormige opstelling als ideaal compromis tussen goede koeling, balans, toegankelijkheid en compacte vorm. Eind mei 1963 had Todero de "offerte" tekening van de V7 in schaal 1:5 al klaar. Deze verschilde slechts in details van het eerste prototype. Eind 1963 was dit prototype reeds werkelijkheid. Het concept was zo veelbelovend, dat er toen al voorzichtig verder werd gekeken dan alleen naar binnenlandse overheidsdiensten.

De machtige en invloedrijke gebroeders Berliner uit de Verenigde Staten zochten een zware motorfiets en hadden Moto Guzzi in 1962 al aangeboden financieel bij te dragen aan de ontwikkeling van een zware twin. Ook Ducati was met dit voorstel benaderd voor de bouw van een zware viercilinder, de 1260 cc Apollo. Toen Joe Berliner het V7 (V700) prototype zag, werd hij razend enthousiast. Hier stond in zijn ogen de perfecte combinatie van een krachtige

De set met de typische knipperlichtsteuntjes moest handmatig worden vervaardigd.

Bijna iedereen voorzag zijn LeMans meteen van de wat meer rumoerige en snellere Lafrancone Competizione dempers in plaats van de brave en stille Silentiums.

Harley en een betrouwbare BMW. "Build it for us, now!" zou hij ter plekke hebben uitgeroepen. Zo werd tevens begonnen met de bouw van een burgerversie voor de Amerikaanse markt. In 1963 en 1964 vonden de testritten plaats. Voor Moto Guzzi gloorde weer hoop aan de horizon. Na 31.000 testkilometers kwam men in 1965 unaniem tot de conclusie dat de V700 gewonnen had op alle fronten. De eigen testrijders van Guzzi reden nog verder tot 86.000 kilometer om er na demontage achter te komen, dat de ton in het geheel geen probleem zou zijn. Dit was de perfecte dienstfiets. Eind 1965 ging de V7 al in productie en werd uitgeleverd aan de nationale Corraziere en de Amerikaanse civiele markt. Al snel zat het fabriekscomplex in Mandello del Lario met een luxeprobleem. Niet alleen de Italiaanse overheid wilde snel zijn motorfietsen hebben. De nieuwe welvaart zou op heel korte termijn een nieuwe en veel grotere doelgroep creëren, de brave burger.

Een periode tussen hoop en vrees

De firma was sinds het einde van de jaren '50 financieel gezien in zwaar weer terechtgekomen. In 1963 ging de firma zelfs failliet, maar kon een





Zo zag de LeMans er uit toen hij werd gekocht. Het typeplaatje op het balhoofd vermeldde 1976.

doorstart maken met een laatste kapitaalinjectie van het Parodi concern. In de overgangperiode naar de productie van de V700 werd getracht om met de fabricage van brommers het hoofd boven water te houden. Op 25 februari 1966 nam het IMI (Istituto Mobiliare Italiano) het roer over. De directie werd ontslagen en moest op de eigen functie 'terug' solliciteren. Carcano was echter tevoren door de directie te verstaan gegeven, dat voor hem geen rol meer zou zijn weggelegd. Hierbij is kostenbesparing de beslissende factor geweest. Ook Enrico Cantoni ruimde het veld. Hoe triest het ook gegaan was, de aanstelling van Lino Tonti samen met racer, tuner en testrijder Luciano Gazzola zou een nieuw sportief tijdperk inluiden van de nieuwe V700, die inmiddels ook ontdekt was als ideale toerfiets voor de gewone man.

Op 1 februari 1967 werd een nieuw bestuur

Deze Kampen Guzzi LeMans was eigenlijk een V7 Sport met veel prototype LeMans onderdelen. Volgens kenner Ivar de Gier was de machine verre van standaard.

aangesteld, de SEIMM (Societa Esercizio Industrie Moto Meccaniche). Dit liet een omvangrijk marktonderzoek verrichten waaruit de conclusie werd getrokken dat er in Europa een grote markt was voor een sportieve zware motorfiets. Ook vanuit de VS groeide de vraag naar een zwaardere versie. De SEIMM nam de uitslag van het onderzoek zeer serieus. In datzelfde jaar begonnen Tonti en Gazzola met het ontwerpen van een sportieve en grotere versie van de V7, een voorloper van de V7 Sport. Deze zou in een later stadium kunnen worden ingezet bij de nieuwe Europese 750 cc klasse voor productiemachines. Daartoe moest de boring van de 757 cc 0,5 mm worden teruggebracht naar 82,5 mm bij dezelfde (70 mm) slag. Zo ontstond een cilinderinhoud van 748,8 cc. Het motorblok was solide genoeg om stevig op te voeren, maar het frame was volkomen ongeschikt om er succesvol mee te racen. Na veel tuningsonderzoek dat resulteerde in enkele recordsessies in 1969 stelde directeur DeStefani dat de ideale Guzzi racer 200 km/h moest kunnen halen, minder dan 200 kilo zou moeten wegen en uitgerust zou moeten zijn met vijf versnellingen. Hij gaf daarop aan Tonti de opdracht om de oude goedmoedige buffel te veranderen in een jachtluipaard. Helemaal opnieuw beginnen was geen optie. De fabriek was nog steeds staats eigendom en alles moest met een minimum aan investeringen worden volbracht. Door stakingen gehinderd besloot Tonti om het nieuwe frame en de benodigde aanpassingen van de motor (onder andere het verplaatsen van de veel te hoog gelegen dynamo) te ontwikkelen in zijn eigen werkplaats, waardoor hij ook kon terugvallen op de kennis en vaardigheden van Botta en Biotti. De laatstgenoemden werkten immers niet voor Moto Guzzi. Alcide Biotti was de rechterhand van Tonti sinds de oprichting van Linto in de jaren '40. De nieuwe Guzzi moest lager, lichter en sneller worden. Tonti was niet alleen een

geniaal ontwerper, maar hij was ook in staat alles met zijn eigen handen vorm te geven. Zijn ervaringen bij Aermacchi en Bianchi en de constructie van de beroemde Paton en Linto racers kwamen hem goed van pas. De eerste frames werden gelast door Biotti, waarbij Premoli zich concentreerde op het zaag- en snijwerk. Eind juni 1970 was het prototype van de V7 Sport klaar. Hij zag er ondanks het gebrek aan financiële middelen niet uit als een 'low budget' modificatie. Maar het hoofd van de productie was niet zonder slag of stoot van plan hier geld aan uit te geven. Het model week volgens hem teveel af van het bestaande model en het conflict liep hoog op. Tonti had zijn ontslagbrief zelfs al geschreven ingeval het project geen groen licht zou krijgen. Na onderzoek werd terecht geconcludeerd dat de nieuwe machine de eisen, die in het marktonderzoek van 1967 waren gesteld, volledig dekte. De productie van een voorserie begon in de lente van 1971 met de beroemde "telaio rosso", een kleine serie die bedoeld was voor homologatie. Deze sportmachine werd geheel met de hand gebouwd in de raceafdeling van Moto Guzzi en had een rood frame van chroom



De verouderde maar zeer concurrerende Guzzi van Jan Kampen in de pitstraat van Assen in 1980.

molybdeen staal. Aan het einde van datzelfde jaar begon de eigenlijke productie, waarbij het frame van gewoon (zwart gespoten) ijzer werd gemaakt. Op de circuits werd de V7 Sport stevig aan de tand gevoeld en niet zonder succes. Op het circuit van het Franse LeMans werd in 1972 al een 850 cc versie ingezet met Brambilla en Mandracci als coureurs, die achttien uur aan kop lagen om als vierde te eindigen. Hier werd de naam LeMans geboren voor het op handen zijde productiemodel. In 1973 behaalden Riva en Gazzola ondanks meerdere tegenslagen een vijfde plaats met hun opgevoerde 850 cc op het circuit van Barcelona. Ditmaal moest er stevig gepraat worden met de nieuwe eigenaar Alesandro De Tomaso om toestemming te krijgen voor productie. Deze zag feitelijk helemaal niets

MOTO GUZZI

voor wie alleen maar genoeg neemt met het beste



GUZZI LE MANS BEWIJST WEDEROM Z'N KLASSE! ALS ENIGE STANDAARDMOTOR TUSSEN HET GEWELD VAN SUPER SPECIAAL GEPREPAREERDE FABRIEKSMACHINES! DAT IS TOCH WEL EEN GEWELDIGE PRESTATIE VAN HENK KIEWIET EN FRED COOPMAN EN NATUURLIJK DE GUZZI LE MANS!

("Met een praktisch standaard motor even een WK-punt pakken!")

Importeur voor Nederland:
M.C.I. b.v. Gerard Scholtenstraat 73 - Rotterdam
Telefoon 010-66 95 80 en 010-65 24 74



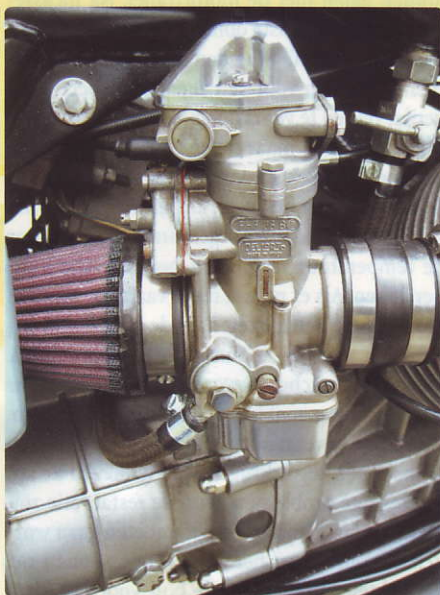
De beremming is aan de voorkant verzekerd door twee forse schijven. Het gepatenteerde integrale remsysteem zorgde ervoor dat bij gebruik van de voetrem ook één van de voorste remschijven werd geactiveerd.

in de volgens hem verouderde twins en had zijn pijlen gericht op de Benelli multicilinders. De historie heeft zijn ongelijk inmiddels bewezen. Het zou twee jaar duren voor een 850 LeMans als straatfiets in de winkel te koop zou zijn. Hij was daarmee één van de weinige Guzzi's die na zijn introductie in november 1975 in Milaan direct leverbaar zou zijn. Ruim 30 jaar later blijkt dit motorconcept nog steeds zeer populair.

De Kampen Guzzi

De Nederlander Jan Kampen speelde een belangrijke rol in de historie van de LeMans. Hij was goed bevriend met ingenieur Lino Tonti en tussen deze twee zeer begaafde technici werden veel ervaringen uitgewisseld. Alle kennis die Kampen had op het gebied van Guzzi

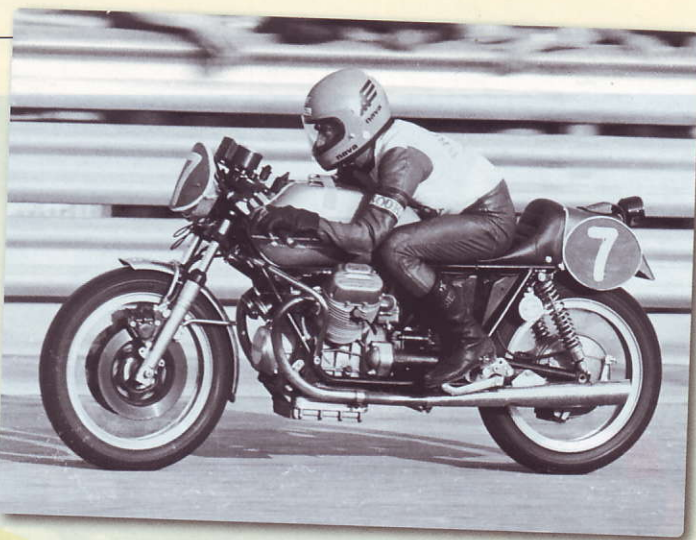
Twee grote Dell'Orto 36mm carburateurs met acceleratiepomp zorgen dat de machtige V-twin voldoende mengsel krijgt.



twins werd geëtaleerd toen hij een racer prepareerde op basis van een V7 Sport. Deze zou ingezet worden voor de endurance race in Assen in 1980. Deze race zou dat jaar voor het eerst de WK status krijgen, zodat er ook punten te verdienen waren met de Guzzi tweecilinder. De machine die Kampen voor zijn zwager Theo Louwes uit Hoogezand had gebouwd, bevatte veel prototype 850 race onderdelen. Voor een deel stamden deze uit de tijd toen Moto Guzzi zelf zeer actief was met 850's in de racerij. De motor was in wezen een LeMans raceblok met meer fabrieks- dan standaarddelen. Veel componenten waren door Kampen zelf vervaardigd. Al vanaf het begin van de jaren '70 bouwde hij onder andere zelf versnellingsbakken. Tijdens de race in Assen 'flikte' Kampen het onmogelijke. In een veld met fabrieksteams en topcoureurs eindigde zijn machine als tiende, bestuurd door twee 'eenvoudige' NK-rijders: Koopman en Kievit. Dit was een prestatie van formaat, mede gelet op het feit dat de zeven jaar oude stoterstangen motor met enkele nokkenas op papier geen partij was voor de dohc multi's.

Zoektocht naar een eerste versie van de 850 LeMans

Er is lang gezocht naar een mooie 850 LM voor de verzameling. Degene die op mijn netvlies gebrand stond was echter zo anders dan die regelmatig te koop werden aangeboden. Om te beginnen was het de kleur. Alle aangeboden 850's waren rood. Degene die ik als arme twintigjarige zag staan bij Willy van Gent was blauw. De matzwarte accenten staken prachtig af tegen deze mooie metallic kleur. Bovendien was er die aparte vorm of uitstraling, die mij bruter voorkwam dan bij de exemplaren die te koop stonden. Dat moderne achterlicht en het tweepersoons zitje waren bijna storende elementen die niet overeenstemden met mijn herinneringen. Bestudering van folders en manuals bevestigde mijn vermoeden. De allereerste versie verschilde in details, maar wat een belangrijke verschillen waren het voor het blote oog! Waar een wil is, is een weg. Na enkele jaren werd een mooie rode LeMans aangetroffen met 21.000 mijl, die een zeer frisse indruk maakte. Het typeplaatje op het balhoofd maakte een einde aan de zoektocht. Daar stond het jaartal 1976. Dit was dus een uitstekende basis om de jeugd-droom te gaan realiseren. Het zou echter zonde zijn om allemaal tijd verloren te laten gaan met zoeken naar alle benodigde onderdelen voor de restauratie, terwijl hier een rijkklare motor ter beschikking stond. Die tijd kon beter doorgebracht worden met het doel, waarvoor de grote Guzzi ontworpen was, namelijk rijden!



Gazzola in actie op het eerste prototype van de 850 LeMans. Let op de met tape dichtgeplakte flip-up tankdop en de carterpan waar al een carterring is gemonteerd

Sneller dan de bestuurder ervaart

Aan het einde van alle motorwensen staat Moto Guzzi. Eenentachtig raspaarden: Moto Guzzi "LeMans". Vol trots introduceerde importeur Willy van Gent de zware tweecilinder "als directe afstammeling van de in 1972 zeer veel indruk makende 850 cc Bol d'Or Guzzi, een uniek brok motorgeweld". In motor nr.1 van 1976 wond Guus van de Beek geen doekjes om zijn enthousiasme over de testrit met een door Van Gent ter beschikking gestelde 850. Het rijden op de LeMans is ook nu nog een heel aparte ervaring waarbij de uitstraling door de tijd niets aan kracht heeft ingeboet. De LM kent weinig zwakke punten, wanneer al het lakwerk tenminste deugdelijk is overgespoten. Alleen de stuurschakelaars zijn onhandig en veel te kwetsbaar op deze verder zo robuust uitgevoerde motorfiets. De machine rijdt ronduit fantastisch wanneer je

De opstelling van de cilinders was een idee van de oude Carlo Guzzi, die nog betrokken was bij de ontwikkeling van de V7.





De sportieve uitvoering van de T3 is een vrij slanke en enorm compact gebouwde motorfiets. De eerste versie verschilt in detail van de opvolger die tot 1978 werd geproduceerd. Het hoekige CEV achterlicht op de speciale 'bult' en het sportieve zijte versterkten de prachtige lijnen van de zware tweecilinder. (Foto: Ian Falloon)

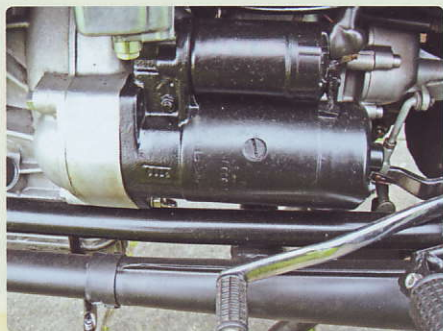
eenmaal buiten de bebouwde kom bent. Zelfs in de eerste versnelling rijdt de Guzzi daar al gauw te hard. Tijdens de eerste grote rit op een provinciale weg viel het de schrijver op, dat er nogal gesukkeld werd door de overige weggebruikers. Terwijl de naald van de snelheidsmeter toch echt 80 aangaf leken de automobilisten 50 te rijden en deze werden dan ook zonder pardon ingehaald. Na enkele kilometers kwam het toch wel bijzonder vreemd voor, dat iedereen zo ver onder de toegestane snelheid bleef. Een blik op de teller gaf het antwoord; MPH. Dat waren dus 80 mijlen per uur. Dat lijkt een domme fout, maar wanneer een LeMans 80 mph rijdt lijkt

het absoluut geen 120 km/h. Het rustige gestamp doet vermoeden dat je een beetje aan het sukkelen bent en dat bleek dus erg verraderlijk. Door het lage zwaartepunt in combinatie met de sportieve zit is iedere bocht een feest. Het is wel zaak om tijdig voor de bocht terug te schakelen, want het cardan straft een dergelijke fout genadeloos af. Op een warme zomeravond deed de schrijver iets wat hij nog nooit had gedaan (en ook nooit meer zal doen). Hij maakte een rit naar Driebergen vanuit Ridderkerk in een korte broek. Stilstand bij het laatste verkeerslicht voor de oprit naar de snelweg scheurde een olieleiding. Dit was onmiddellijk en pijnlijk voelbaar op de onderbenen. Binnen enkele seconden lag er een enorme olieplas onder de inmiddels stilgezette motor. De achterband glom van de carterolie. Een geluk bij een ongeluk, die korte broek. We moeten er niet aan denken wanneer de leiding op de snelweg geknapt zou zijn bij 120 km/h, de benen in dik beschermend

leer gehuld. Hopelijk zou de rokende olienevel opgemerkt zijn door een oplettende medeweggebruiker. Gelukkig werd mijn vrouw om half een 's nachts bereid gevonden om mij op te komen halen met de motortrailer. Na incasserend van de zoveelste opmerking over "die ouwe krengen van mij" was dan toch weer het moment gekomen voor een algehele inspectie om verder onheil te voorkomen. De rem- en olieleidingen konden maar beter vervangen worden. Bovendien bleek de voorste rem pomp te lekken. Ook was er nog geen afstandring onder het deksel van de dynamo gemonteerd, waardoor de temperatuur ter plaatse hoog op zou kunnen lopen. Als er nu wat meer vaart zou worden gezet achter het zoeken naar de benodigde onderdelen voor de restauratie, dan kon de zaak meteen grootscheeps worden aangepakt. Maar dat laatste was makkelijker gezegd dan gedaan. Naast alle te vervangen onderdelen die via Teo Lamers nog te verkrijgen waren, bleven er zes levensgrote problemen over. De restauratie zou hierdoor lange tijd uitgesteld moeten gaan worden. Zo ontbraken het foam éénpersoons zijte, het achterspatbord met de bult voor het klas-



De maagdelijke mijlenstand 20.000 moest vanwege de restauratie plaats maken voor de juiste tellers met kilometerstand 80.000. (Foto: Ian Falloon)



De grote Bosch startmotor vereist een behoorlijke accu. Het tijdperk van kickstarters is inmiddels voorbij.

sieke CEV achterlicht (en de metalen binnenring), alle knipperlichtsteuntjes, originele goede remslangen, schokbrekers en de vroege cockpit inclusief de juiste tellers (zonder tripteller en met het adelaar logo).

Spelden in een hooiberg

Tijdens de vele beursbezoeken in binnen- en buitenland waren al vele knipperlichtsteunen gevonden en gekocht. Steeds bleken deze bij thuiskomst net even anders te zijn. De voorste steun had een afwijkende hartafstand tussen de montageogen of had twee krommingen om de vorkpoten heen. De karakteristieke naar achteren gebogen achtersteuntjes bleken na vergelijking met de originele ook niet de juiste. Met geleende voorbeelden werden alle steunen perfect tot in detail nagemaakt door Willem Rijdsdijk, een bevriend metaalbewerker. Het zitje bleek dermate zeldzaam, dat er in 2006 liefst 1500 euro voor werd gevraagd op veilingssite Ebay. Het is bekend, dat al deze zitjes al in de eerste zes maanden afbrokkelden en door de dealers gratis moesten worden omgewisseld.

De matzwarte lak op de bovenzijde van de tank werd na enkele malen morsen van benzine snel aangetast. Het zit er nu in elk geval beter op dan in 1976.



Het vervangende tweepersoons zitje was beduidend sterker, maar had niet de sportieve vorm met een scherp oplopende achterzijde. Nu bleek mijn vriend Ton Bovee dat zitje toevallig nog te hebben liggen. Hij had al eerder enige motoren van dit type heel fraai gerestaureerd en al vrij snel werd besloten dat Ton ook deze LeMans onder handen mocht nemen. Daarvoor moesten echter eerst nog wat noodzakelijke onderdelen worden opgeduikeld. Het oude achterspatbord was aanvankelijk onvindbaar. Voor 160 euro was een replica te bestellen. Toen die eindelijk (twee maanden na de betaling) arriveerde, was er slechts teleurstelling. Het zielige stukje polyester was geen schaduw van het dikke en solide kunststof, waarvan het origineel was vervaardigd. Het was slechts 2 mm dik en vervormde al bij de minste kracht. Het zou het stampen van de Italiaanse twin nog geen proefrit hebben overleefd. Na een maand kwam de verlossing door een oplettende Italiaanse vriend. Voor 100 euro kwam er een puntgave originele "parafango" naar Nederland. Al het hang- en sluitwerk zat er bovendien nog keurig op, waaronder de (speciale) metalen plaat aan de binnenzijde van het spatbord voor de bevestiging van het achterlicht. Een mooie en complete cockpit met de juiste tellers en soepel rubber werd voor 200 euro gevonden op Vehikel. De plastic console met waarschuwingsslampjes was gescheurd, maar die had ik al nieuw weten te bemachtigen. Op dezelfde Vehikel lagen twee zeer mooie originele schokbrekers die voor 80 euro van eigenaar wisselden. Het enige wat nu nog ontbrak waren goede originele remslangen. Er was slechts een kleine kans dat die nog in goede staat op zouden duiken, dus er werd gekozen voor rvs leidingen met een mooie zwarte kous eromheen. Een jaar geleden kon de originele set remslangen alsnog worden gekocht, maar deze ligt nu in de bak met reservedelen (naast de veel te stille Silen-tium dempers).

Metamorfose

Na een jarenlange zoektocht kon er dan eindelijk begonnen worden met het strippen van de rode LeMans door Ton, die behalve het spuitwerk alle werkzaamheden zelf uit zou voeren. Met veel toewijding werd de machine vervolgens opgebouwd en van de juiste details voorzien. Toen de motor was afgesteld en gecontroleerd kon de 'als nieuwe' Guzzi

worden bezichtigd en opgehaald. Het eindresultaat is een perfecte reïncarnatie van de machine, die ooit bij Willy van Gent op een nieuwe vermogende eigenaar had staan te wachten, inclusief tooltray, boordgereedschap en het instructieboekje. Met dank aan Willem Rijdsdijk, Cesare Resta en Ton Bovee voor de wedergeboorte van deze legendarische jeugddroom. Dank ook aan Ivar de Gier voor de aanvullende informatie en archiefmateriaal.

Foto's: Ian Falloon, Hans Smid, Ivar de Gier



Het boordgereedschap van de LeMans oogt al een stuk moderner dan dat van de V7 Sport. Let op de 'moderne' schroevendraaier met omkeerbare stift en de geïsoleerde tang.

Technische specificaties Le Mans '76-'78

Motor:	viertakt 90 graden dwarsgeplaatste V-twin
Cilinderinhoud:	844 cc
Compressieverhouding:	1:10,2
Vermogen:	71 pk/7300 tpm
Klepbediening:	stoterstangen
Carburateurs:	Dell'Orto PHF 36 BD/BS
Smerring:	tandwielpompe
Koppeling:	droge plaat
Versnellingen:	5 (voetgeschakeld)
Primaire transmissie:	tandwielen
Secundaire transmissie:	cardan
Frame:	dubbel wiegframe
Wielbasis:	1470 mm
Voorvering:	telescoopvork
Achtervering:	hydraulische dempers
Wielen:	lichtmetalen gietwielen WM 3/2.15 - 18
Bandenmaat:	voor 3.50-18, achter 4.00-18
Voorrem:	dubbele schijf hand/voetbediend
Achterrem:	enkele schijf/voetbediend
Gewicht:	215 kg
Topsnelheid:	205 km/h
Tankinhoud:	22,5 liter
Oliecarter:	3,5 liter